

## De helft van alle auto's rijdt elektrisch in 2030

### Visie en uitgangspunten van de Vereniging Elektrische Rijders (VER) voor de toekomst van elektrische rijden en het realiseren van de mobiliteits- en klimaatambities van het kabinet Rutte III

- Om de klimaatafspraken van Parijs te halen moeten alle nieuwe auto's tussen 2025 en 2030 elektrisch zijn, waarvan het merendeel volledig elektrisch. VER richt zich in haar aanpak alleen op de elektrische personenauto maar heeft als uitgangspunt dat alle wegvoertuigen dus ook scooters, cargobikes, bestelauto's, vrachtauto's en bussen zo snel mogelijk geëlektrificeerd worden.
- Batterijen zullen de energiedrager zijn en daar waar nuttig, nodig en haalbaar kan ook waterstof als energiedrager dienen, vooral voor groter en zwaarder vervoer over langere afstanden.
- Energie voor de elektrische voertuigen moet gewonnen worden door windenergie, zonne- energie of andere hernieuwbare energiebronnen.
- Lucht in stedelijke agglomeraties moet schoner worden, conform de eisen van de Wereld Gezondheidsraad.
- Range, snelheid en beschikbaarheid van laadinfrastructuur en kosten van elektrische voertuigen worden steeds aantrekkelijker na 2020; maar zijn nog steeds een belemmering voor consumenten om elektrisch te gaan rijden.
- Elektrisch autodelen is heel gewoon.

En al die elektrische mobiliteit staat niet op zichzelf, maar is onlosmakelijk onderdeel van de bredere energietransitie. Zo zijn de batterijen in de voertuigen ook uitwisselpunten, waarmee huishoudens en bedrijven efficiënt gebruik kunnen maken van beschikbare hernieuwbare stroom. Dit is bovendien noodzakelijk voor kostenefficiënte balancering van het stroomnetwerk. Parkeerplaatsen zijn straks de energiecentrales op wijkniveau.

#### Huidig beleid elektrisch rijden

Rutte - III zet in op CO<sub>2</sub>-reductie in lijn met het klimaatakkoord van Parijs (49% CO<sub>2</sub> reductie in 2030 ten opzichte van 1990). In Europa neemt het kabinet het voortouw om de reductiedoelstelling voor 2030 te verhogen van ten minste 40% ten opzichte van 1990 naar 55%. De VER ondersteunt die ambities. Voor Verkeer en Vervoer betekent dit dat in 2030 de CO<sub>2</sub> uitstoot nog maximaal 21.5 Mton bedraagt, ongeveer 10.5 Mton minder dan de prognose nu aangeeft. De officiële regeringspositie is nu 25 Mton, net als het energieakkoord.

Er moet dus heel veel gebeuren. Een schaa sprong in elektrisch rijden is de hoeksteen van die gewenste verandering. In 2018 heeft de evaluatie van de autobelastingen plaats waar gekeken wordt "of de transitie naar nul-emissie voertuigen zich op het gewenste niveau heeft voortgezet. Daarin wordt ook de inzet van het fiscale instrumentarium voor de ontwikkeling van de tweedehandsmarkt voor (semi-)elektrische voertuigen meegenomen. Een aandachtspunt daarbij is de mate waarin (semi-)elektrische voertuigen geëxporteerd worden". Zie <https://zoek.officiëlebekendmakingen.nl/kst-34391-3.html>

In het huidige regeerakkoord staan de volgende maatregelen beschreven die bijdragen aan het doel van all-electric wegvoer:

- Het streven is dat uiterlijk in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos zijn.
- Door het instellen van een milieuzone en het hanteren van lagere parkeertarieven voor emissieloze auto's mogen gemeenten luchtkwaliteit in binnensteden verbeteren.;
- Taxi's met verbrandingsmotor gaan BPM betalen om elektrische taxi's te stimuleren.
- Geen BPM en MRB voor ev-auto's, 4% bijtelling (en pas afbouw van dat voordeel als het doel in 2030 is bereikt).
- Behouden voordelen MIA/Vamil.
- Kilometerheffing vrachtwagens (E-trucks aantrekkelijker).
- Verdere uitrol van laadinfrastructuur. Levering en exploitatie van laadapparatuur blijft primair de verantwoordelijkheid van marktpartijen;
- De eerste schijf van de energiebelasting voor elektriciteit wordt lager, dit zal waarschijnlijk het thuisladen goedkoper maken, wat de invloed zal zijn voor laders op 'straat' is nog niet duidelijk.

### **Aanvullende maatregelen volgens de VER**

#### Inzet in Europa:

Het voorstel om in Nederland vanaf 2030 geen auto's te verkopen die door fossiele brandstof worden aangedreven is ambitieus en noodzakelijk. Het voorgestelde EU beleid zet echter in op slechts 30% zuiniger auto's in 2030. Er is een streven opgenomen voor een 15% aandeel elektrische auto's in de nieuwverkoop in 2025. Dat is niet ambitieus genoeg en op geen enkele wijze afdwingbaar. Ook Rutte-III vindt de EU voorstellen volstrekt onvoldoende.<sup>1</sup> Als we uiterlijk over 12 jaar op fossielvrije nieuwverkoop willen uitkomen in Nederland, moeten er scherpere maatregelen genomen worden.

Nederland moet volgens de VER vooral in Europa inzetten op een verplichtend quotum voor zero emissie voertuigen in 2025 van 30% van de nieuwverkoop. Nederland heeft zich in de Green Deal Elektrisch<sup>2</sup> vervoer vastgelegd op 50% van de nieuwverkoop. Liever een duidelijk doel dichtbij (2025) dan verder weg (2030) en liever alleen verplichtend sturen op elektrische voertuigen dan op het gehele wagenpark. We zijn er als VER van overtuigd dat een 2025 EV quotum kostendaling, batterijverbetering en grotere modelkeuze versnelt en daarmee dan vanzelf een superieur product bewijst dat vervolgens "als vanzelf" ieder consument overtuigt. Ontbreekt dit sturende Europese beleid dan zal Nederland zelf adequate maatregelen moeten nemen om zelf de doelen van het regeerakkoord te behalen.

#### Inzet Nederland

Nationaal zijn ook meer maatregelen nodig om de CO2-doelen van het regeerakkoord te halen. Op dit moment is het nog eenvoudiger en veelal goedkoper om een auto te kopen en te rijden die door een motor op fossiele brandstoffen wordt aangedreven. Een aantal factoren vormt een belemmering voor een snellere transitie van fossiele naar duurzame mobiliteit, los van de hogere prijs die nu nog betaald wordt voor een elektrische auto. De VER zet in op de volgende punten:

1. de vervuiler betaalt: EV-rijden is financieel aantrekkelijker dan fossiel;

<sup>1</sup> [https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven\\_regering/detail?id=2017Z17561&did=2017D36430](https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2017Z17561&did=2017D36430)

<sup>2</sup> [https://www.tweedekamer.nl/debat\\_en\\_vergadering/uitgelicht/elektrisch-rijden](https://www.tweedekamer.nl/debat_en_vergadering/uitgelicht/elektrisch-rijden)

2. laadinfrastructuur: beschikbaar, bereikbaar, zichtbaar en betaalbaar;
3. communicatie en voorlichting.

#### Ad 1: **Vervuiler Betaalt:**

De elektrische auto moet aantrekkelijker gemaakt worden, en daar is meer voor nodig dan alleen stimuleringsbeleid voor elektrische auto's. De VER wil de huidige voordelen voor elektrisch rijden (geen BPM en MRB voor ev-auto's, 4% bijtelling) continueren na 2020 en pas afbouwen als het doel van 100% zero emissie verkoop in 2030 is bereikt. Afbouw van het bijtellingsvoordeel dient langzaam en geleidelijk te gebeuren. Bijvoorbeeld bij iedere 5% groei marktaandeel voor nieuwe elektrische auto's kan de bijtelling voor zakelijke rijders 1% omhoog. Als alle verkochte auto's elektrisch zijn is de bijtelling voor alle auto's gelijk. Dit geeft lange termijn zekerheid voor elektrische rijders.

Naast een bonus-beleid voor elektrische auto's is ook een malus-beleid nodig voor auto's met verbrandingsmotor. In Noorwegen heeft dit aantoonbaar gewerkt. Juist de combinatie van bonus en malus zorgt voor het noodzakelijke multiplier effect en kan de maatregelen budgetneutraal maken. Een bonus/malus regeling op respectievelijk minder/meer CO2 uitstoot heeft de volgende voordelen;

- Bij een groeiend percentage EV-rijders kunnen de fiscale voordelen voor elektrisch rijden van de vrijstelling wegenbelasting bekostigd worden uit hogere lasten voor benzine / dieselveertuigen; tot 2030 zal de meerderheid van fossiele auto's de voordelen van elektrisch rijden financieren, hetgeen stabiele rijksinkomsten kan waarborgen.
- Versnelde transitie richting EV-rijden.
- Minder fossiel aangedreven auto's en daardoor minder uitstoot van fijnstof en geluidsoverlast in de steden en dus minder gezondheidskosten.
- Benutting en verdere ontwikkeling van de EV-infrastructuur en daarmee een nieuwe industrie in Nederland.

Elektrisch rijden is voor de zakelijke rijder door de 4% bijtelling aantrekkelijk. Voor een particuliere automobilist is een elektrische auto echter nog behoorlijk duur. Vandaar dat bijna alle elektrische auto's zakelijk worden gereden. Het voorstel voor een aankoopsubsidie voor particulieren (net als in veel omliggende landen) heeft ondanks brede maatschappelijke steun geen gehoor gevonden bij het vorige Kabinet. De regeling in de gemeente Den Haag bewijst hoe effectief dit kan zijn. Een doorbraak richting de consumentenmarkt is nodig om de EV ambities waar te maken.

De VER doet daarom de volgende voorstellen:

- Betaal uit een BPM opslag voor de meest vervuilende auto's een aankoopsubsidie voor particulieren.
- Verhoog de onbelaste reiskostenvergoeding voor volledig elektrische auto's, naar 25 ct/km (het kwartje van de VER) .
- Stel de instelling van de CAP van 50.000 voor de 4% bijtelling nog twee jaren uit en laat deze gelden voor de gehele termijn van Autobrief 2. Dit om de tegenvallende groeicijfers op te krikken en nog twee jaren vol steun te geven aan alle ev's die op de markt komen. Stel een tweede termijn in na 60 maanden van weer 60 maanden waarin de EV een zakelijke bijtelling behoudt zoals die gold bij aanvang van de eerste leasetermijn waarbij een forfaitaire korting van 30% op de cataloguswaarde wordt verrekend. Op deze wijze kunnen zakelijke rijders langer gebruik maken van

hun EV en wordt de auto interessanter voor de Nederlandse markt van gebruikte ev's en wordt export voorkomen.

- Omdat er op dit moment een lagere energiebelasting geldt voor laden op laadpunten in de openbare ruimte met een separate energieaansluiting dan voor elektriciteit die thuis wordt geladen, stelt VER in navolging van Energie Nederland voor om een gelijk speelveld te creëren door kortingen voor elke laadpaal toe te passen ongeacht locatie.
- Maak de btw voor laden aftrekbaar net als de btw voor tanken aftrekbaar is.
- De energiebelasting gemeten in CO2/km op elektrisch rijden is hoger dan voor rijden op gas en de accijns op diesel. Creëer een gelijk speelveld door de energiebelasting voor elektrisch vervoer te verlagen.
- Schaf BTW-correctie af over privégebruik elektrische (bestel-)auto's van de zaak (2.7% van de cataloguswaarde van de auto, inclusief BTW en bpm), hetgeen privékilometers met een zakelijke (elektrische) auto aantrekkelijker maakt t.o.v fossiel;.
- Hef dubbele belasting bij opslag van elektriciteit op.
- Benut de mogelijkheid in het recente voorstel van de Europese Commissie voor een lager btw-tarief op elektrische voertuigen;

## **Ad 2: Laadpaalbeleid**

Beschikbaarheid, bereikbaarheid en zichtbaarheid van laadmogelijkheden vereist laadpaalbeleid (zie hieronder) maar ook actief beleid in bewegwijzering, anders dan de bestaande wijzigingscyclus van bebording RWS.

Transparante laadprijzen: als je gaat laden moet EV-rijders weten wat ze gaan betalen, zonder verrassingen achteraf, zoals veel te hoge starttarieven. VER stelt de volgende acties voor:

- De wetgeving met betrekking tot VvE's wordt zodanig aangepast dat een laadpunt voortaan wordt omschreven als basisvoorziening. Dit houdt in dat er niet meer over een laadpunt vergaderd zal worden. Voor de aanvrager van een laadpunt bestaat dan alleen nog maar een notificatieplicht.
- Een landelijke subsidie voor het aanpassen van het elektriciteitsnetwerk in appartementencomplexen zodat de kosten aanleg van een laadpunt niet langer een belemmering vormen voor de aanschaf van een EV;
- Laadpaalgarantie: na aanschaf van een ev moet de berijder cq eigenaar van de auto binnen 3 maanden en binnen 300 meter van werk en woning de beschikking krijgen over de mogelijkheid om te kunnen opladen.
- Iedere gemeente of samenwerkingsverband van gemeenten is verplicht een visie en beleidsplan voor elektrische mobiliteit en laadinfrastructuur op te stellen. Enerzijds om voorbereid te zijn op de energietransitie van mobiliteit en anderzijds om voldoende snel (max 3 maanden) laadinfrastructuur te kunnen realiseren. In Visie en Plan is in ieder geval opgenomen:
  - a. inventarisatie van de vraag naar (groene) stroom van auto, OV, taxi/contractvervoer, stedelijke distributie (in samenhang met elektriciteitsvraag "huizen van het gas") de aankomende 5 en 10 jaar.
  - b. een ruimtelijk plan voor opladen en parkeren, waarbij verkeersbesluit en inspraak voor potentiële laadlocaties vooraf is gerealiseerd (en niet reactief per aanvraag).

c. besluit uitvoeringsmodel voor de laadinfrastructuur; sluit waar mogelijk aan bij een regionaal contract voor laadinfrastructuur, of kijk op <http://www.nklNederland.nl/kennisloket/>

d. 1 arbeidsgang bij plaatsing (paal, aansluiting, parkeer/laadplek).

e. een helder aanvraag -en informatieportaal op de gemeente-website/social media.

- Zorg voor voldoende installateurs.
- Deel ervaringen en leer van de koplopergemeenten (zoals bijv. Zoetermeer, Houten)
- Maak realisatie van slimme laadpalen aantrekkelijker door lagere aansluitkosten netbeheerder.
- Snellaaduitrol (in andere landen bijvoorbeeld Duitsland wel gesubsidieerd). Dit moet niet alleen langs de snelwegen maar ook in alle stedelijke agglomeraties gemeengoed worden, Haarlem, Rotterdam, Amsterdam en Den Haag zijn goede voorbeelden. Coördinatie en samenwerking tussen gemeentelijke instanties en energie- en netwerkbedrijven moet aanzienlijk verbeterd worden om snelheid te krijgen in de uitrol van snellaadpunten.
- Maak BTW zakelijke elektrisch (thuis-)laden aftrekbaar net als de BTW van zakelijk tanken aan de pomp.
- EV eisen bij nieuwbouw: in alle inpandige parkeerplaatsen wordt een minimum van één op de tien parkeerplaatsen voorzien van infrastructuur voor elektromobiliteit. Hetzelfde geldt voor gebouwen die gerenoveerd gaan worden, deze verhouding moet op termijn worden aangepast aan de hand van het EV marktaandeel.
- Laadpaalkleven: Het is een groeiende ergernis voor EV rijders dat parkeerplaatsen die bedoeld zijn voor het opladen van EV-auto's worden bezet door niet EV-auto's of door EV-auto's die volgeladen zijn. Tarifiering van het bezet houden van een EV-laadplek zonder te laden zal hierin verandering brengen. Slimme apps waarschuwen EV-rijders onderling al voor het voltooid zijn van het opladen, waarna de laadpaal vrijgemaakt kan worden en beschikbaar komt voor ev's die opgeladen moeten worden. Ook andere simpele oplossingen zijn denkbaar, zoals 2 oplaadpunten met 4 parkeerplaatsen. De opladers komen automatisch vrij als de auto is volgeladen. De andere twee parkeerders kunnen dan gebruik maken van de oplaadmogelijkheid.
- Parkeergelegenheden bij evenemententerreinen en toeristische attracties krijgen in 2018/2019 10% parkeerplaatsen met oplaadmogelijkheid. Vgl Johan Cruyff Arena Amsterdam.

### **Ad3: Communicatie en voorlichting**

- Publiekscampagnes als met Postbus 51 over nut/noodzaak/voordelen/effecten elektrische rijden en slimme mobiliteit. BOB rijdt elektrisch!;
- Aanduiding van oplaadmogelijkheden langs het hoofdwegennet in 2019.

Als we dit allemaal weten te realiseren rijdt in 2030 de helft van de auto's Nederland elektrisch.

VER april 2018